



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE 1992  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF  
34<sup>ème</sup> session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.34/6/Add.1  
20 septembre 2006  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### ERIKA – ENQUÊTES SUR LES CAUSES DU SINISTRE

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

En décembre 1999, le tribunal de commerce de Dunkerque a nommé un groupe d'experts maritimes qu'il a chargé d'enquêter sur la cause du sinistre. Les experts ont soumis leur rapport en novembre 2005. Leurs conclusions sont résumées dans le présent document et des comparaisons sont établies avec les conclusions de l'Autorité maritime de Malte (MMA selon le sigle anglais) et la Commission française permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM). Afin d'éviter que ses demandes ne soient frappées de prescription, le Fonds de 1992 a entrepris un certain nombre d'actions récursoires. Des poursuites ont été engagées au pénal contre un certain nombre de défendeurs. La question se pose de savoir si le Fonds de 1992 doit poursuivre ces actions récursoires contre diverses tierces parties. Il est proposé de ne pas poursuivre ces actions tant que les procédures au pénal n'ont pas été menées à leur terme.

**Mesures à prendre:**

Examiner la proposition de l'Administrateur tendant à ce que le Comité exécutif diffère sa décision sur la question de savoir si le Fonds de 1992 doit poursuivre des actions récursoires contre diverses tierces parties.

#### 1 Introduction

- 1.1 Le 12 décembre 1999, la structure du pétrolier maltais *Erika* (19 666 TJB) a été endommagée et le navire s'est brisé en deux à environ 45 miles au large de la côte bretonne, dans le golfe de Gascogne. Les deux sections du navire ont par la suite coulé par environ 120 mètres de fond et une partie de la cargaison de fuel lourd s'est déversée. On estime à 19 800 tonnes la quantité de fuel déversée.
- 1.2 La MMA a publié un rapport d'enquête sur le sinistre en septembre 2000. La CPEM a publié le sien en décembre 2000. Ces rapports ont été résumés dans un document présenté au Comité exécutif en octobre 2001 (document 92FUND/EXC.14/5/Add.1; voir également le Rapport annuel 2001, pages 118 et 119).

- 1.3 Des poursuites ont été engagées contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la Marine française chargés du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et un de ses directeurs, ainsi que Total SA et quelques-uns de ses cadres supérieurs. Le procès doit commencer le 12 février 2007.
- 1.4 En janvier 2000, à la demande de la société Total International (Total), propriétaire de la cargaison de l'*Erika*, et des assureurs de Total et d'autres parties concernées, le tribunal de commerce de Dunkerque a nommé un groupe d'experts chargé d'enquêter sur les circonstances et la cause du sinistre et de reconstituer le processus qui a abouti à la rupture des structures internes de l'*Erika*.
- 1.5 Le groupe se composait de quatre experts maritimes. Il était assisté d'un spécialiste de l'architecture navale et des procédures propres aux sociétés de classification ainsi que d'un expert en métallurgie. Un certain nombre de techniciens de l'Institut de soudures de Paris ont été consultés pour des études et des calculs concernant les structures.
- 1.6 Le groupe a soumis son rapport en novembre 2005.
- 1.7 On trouvera dans le présent document le résumé du rapport publié par le groupe d'experts; des comparaisons pertinentes sont établies avec les conclusions de la MMA et de la CPEM.
- 1.8 Des schémas de l'*Erika* sont joints en annexe.

## **2 Détails concernant l'*Erika* et son cadre de gestion**

- 2.1 L'*Erika* a été construit en 1975, dans un chantier naval japonais, en tant que navire-citerne à coque simple, avec un port en lourd de 37 283 tonnes. Il comprenait 13 citernes à cargaison et 2 citernes de décantation. Sa construction ne prévoyait pas de citernes à ballast spécialisées à l'exception des coquerons avant et arrière et certaines citernes à cargaison ont servi à transporter du lest pendant les voyages sur ballast. En 1990, conformément à la règle 13 de MARPOL 1973/1978 - Annexe 1, les citernes latérales n° 2 ont été transformées en citernes à ballast séparées et en 1998 ce fut le tour des citernes latérales n° 4.
- 2.2 Depuis qu'il a été livré, le navire a changé huit fois de nom. Il a été successivement immatriculé par quatre sociétés de classification, qui appartenaient toutes à l'Association internationale des sociétés de classification. Pendant la même période, il a navigué sous trois pavillons différents et a eu plusieurs propriétaires et exploitants distincts. En août 1998, le navire a fait l'objet d'un transfert de classe entre le Bureau Veritas et le Registro Italiano Navale (RINA).
- 2.3 Au moment du sinistre, le propriétaire immatriculé était la société Tevere Shipping de la Valette (Malte). Le propriétaire de cette société avait son siège à Londres et était responsable des questions financières, administratives, juridiques, commerciales et d'assurance (sur corps et machines et P&I).
- 2.4 Entre 1997 et la date du sinistre, le gestionnaire technique de l'*Erika* a été Panship Management and Services Limited (Panship). Panship avait été constituée en société à Ravenne (Italie) en 1997. L'équipage se composait d'officiers et de membres d'équipage indiens fournis par la société Herald Maritime Services de Mumbai aux termes d'un contrat conclu avec Panship, même si les frais d'équipage étaient directement pris en charge par Tevere Shipping.
- 2.5 L'*Erika* a fait l'objet d'un affrètement à temps à compter du 17 septembre 1999 pour quatre périodes successives de six mois accordé à la société Selmont International, enregistrée aux Bahamas. Le contrat d'affrètement a été conclu entre Selmont International et Tevere Shipping. Le 22 novembre 1999, Selmont International a frété l'*Erika* à Total pour un unique voyage en vue du

transport de 30 000 tonnes de fuel-oil à haute teneur en soufre entre Dunkerque (France) et Livourne (Italie).

### **3 Certificats et documents exigés**

- 3.1 L'*Erika* avait des certificats d'exploitation valables délivrés par RINA pour le compte de l'État du pavillon. Le navire avait reçu son certificat de gestion de la sécurité<sup><1></sup> le 3 juin 1998. Panship avait reçu son agrément ISM<sup><2></sup> de RINA le 5 mai 1998. Selon le rapport d'experts, RINA avait menacé de retirer cet agrément à Panship en août 1999 en raison de défauts trouvés sur un autre navire dont celle-ci avait la gestion. Tant le rapport de la MMA que celui de la CPEM font référence à la question de la conformité de Panship avec le code ISM (document 92/FUND/EXC.14/5/Add.1, paragraphes 3.4 et 3.5). Les trois rapports confirment que RINA avait recommandé par la suite aux autorités maltaises de retirer l'agrément en janvier 2000 après le sinistre de l'*Erika*.
- 3.2 Dans leur rapport les experts ne traitaient pas des inspections de l'État du port mais on y trouve des références à diverses inspections de contrôle<sup><3></sup> effectuées sur l'*Erika* avant le sinistre. Les experts ont fait observer que dans la pratique les inspecteurs contrôlent les structures internes du navire inspecté en s'appuyant sur les documents de la société de classification gardés à bord. Selon eux, cette méthode fondée sur la documentation s'expliquait par le fait que les inspecteurs s'occupant des structures internes des navires n'avaient ni les possibilités ni les moyens matériels à la disposition du propriétaire du navire et de la société de classification.
- 3.3 S'agissant de l'*Erika*, les experts ont indiqué que le personnel de Total chargé des contrôles a inspecté le navire le 21 novembre 1998. Il ressort par ailleurs du rapport que des inspections de contrôle avaient également été effectuées sur l'*Erika* pour le compte de TEXACO, BP et EXXON le 24 novembre 1999 et pour le compte de REPSOL le 3 décembre 1999. Toujours selon les experts, qui se sont appuyés sur les rapports d'inspection susmentionnés, les citernes à cargaison et/ou à ballast du navire n'avaient pas été contrôlées par les inspecteurs. Total avait approuvé l'utilisation de l'*Erika* pour une période de 12 mois à compter du 21 novembre 1998 sur la base du rapport établi par son inspecteur. Dans leur rapport les experts ont indiqué que l'inspection effectuée par Total avait abouti à l'établissement d'un "carnet" propre à l'*Erika*, que les experts n'ont pas réussi à obtenir malgré des demandes répétées faites à Total.
- 3.4 Les experts ont eu la possibilité d'examiner les rapports d'inspection établis par les divers inspecteurs qui avaient procédé à l'examen de l'*Erika* le 24 novembre 1999. Forts du contenu de ces rapports, les experts ont conclu qu'à la suite de sa visite en novembre 1999, RINA avait enfreint les règles de société classification en ne consignait pas dans les documents de classification laissés à bord une recommandation particulière formulée par son expert au sujet des mesures d'épaisseur des structures. Selon les experts, cette omission avait empêché les inspecteurs de rendre compte de cette recommandation dans leur rapport d'inspection. Ils concluaient que le véritable état des structures internes de l'*Erika* n'avait été décelé par aucun des inspecteurs après l'été 1998 ni à l'occasion des contrôles ultérieurs de l'État du port. Le rapport de la CPEM pas plus que celui de la MMA n'a relevé cette irrégularité commise par RINA.
- 3.5 Les experts n'ont examiné les dossiers de classification du navire qu'en ce qui concerne les structures internes de l'*Erika*. Ils ont conclu que les informations contenues dans ces dossiers ne

---

<1> Certificat délivré au navire en vertu du code international de gestion de la sécurité (Code ISM) confirmant la conformité du navire avec le Code.

<2> Un document délivré à l'intention d'un propriétaire de navire, d'un affrèteur etc. en vertu du Code ISM confirmant que le propriétaire, l'affrèteur etc. remplissent les conditions prévues par le Code (voir section 1.1.5 du Code).

<3> Il s'agit d'inspections effectuées sur des navires-citernes pour le compte de compagnies pétrolières avant que ces navires ne soient affrétés afin de veiller à ce qu'ils répondent aux normes arrêtées par la compagnie pétrolière concernée. Ces inspections constituent pour les compagnies pétrolières un moyen d'évaluer les risques notamment en ce qui concerne la sécurité et la gestion des navires.

correspondaient pas à l'état réel du navire. À l'appui de cette conclusion, ils ont renvoyé à une archive fournie par RINA sur une évaluation structurelle effectuée sur une citerne à cargaison au moyen de radeaux pendant le remplissage de la citerne avec de l'eau de mer.<sup><4></sup> Selon les experts, l'opération en question aurait eu lieu alors que le navire aurait été en réparation dans un dock flottant. Les experts ont également évoqué un entérinement trouvé dans le document de classification publié en novembre 1999 au sujet de mesures d'épaisseur dans les citernes à ballast n° 2, qui n'avait pas été porté à l'attention du capitaine ni consigné dans les documents de classification conservés à bord du navire (voir paragraphe 4.5 ci-dessous).

#### **4 État du navire avant le sinistre**

##### *Base du rapport des experts*

4.1 On trouve dans le rapport des experts une analyse détaillée et complète de l'état de la structure de l'*Erika* juste avant le sinistre. Les experts ont entre autres fondé leur analyse sur les éléments d'appréciation suivants:

- Les documents reçus de RINA, notamment le rapport sur les mesures d'épaisseur effectuées sur l'*Erika* à Naples (Italie) en juillet 1998 et à Bijela (Monténégro) en août 1998 par des inspecteurs agréés par RINA.
- Les documents fournis à titre de preuves par l'équipage du navire ainsi que les informations obtenues lors de l'entretien avec le capitaine et la documentation fournie par Panship, notamment les détails sur les réparations réalisées sur l'*Erika* à Bijela pendant l'été 1998.
- L'analyse effectuée par Total en février 2000 au cours d'une inspection en plongée de l'épave en vue de la récupération de la cargaison et des soutes restant dans l'épave.
- Des analyses métallurgiques et des analyses d'épaisseur de 52 rondelles découpés en divers endroits de la coque de l'épave et des mesures d'épaisseur réalisées sur diverses structures de l'épave par un véhicule télécommandé au cours de l'opération menée en septembre 2000 pour extraire la cargaison et les soutes restant dans l'épave.
- L'analyse d'un fragment de l'épave récupéré par un navire de pêche en 2001.
- La récupération en septembre 2002 puis l'analyse de divers fragments notamment des éléments du bordé de pont se trouvant à proximité de l'épave.
- Des calculs de structure à partir de modèles informatisés.

##### *État du navire lorsqu'il était classifié par le Bureau Veritas*

4.2 Pendant l'été 1993, à l'occasion de la visite spéciale du navire, l'*Erika* a fait l'objet d'un transfert de classe de l'American Bureau of Shipping au Bureau Veritas. Dans le rapport, les experts ont indiqué que l'*Erika* avait été classifié par le Bureau Veritas entre l'été 1993 et l'été 1998. D'après les documents fournis aux experts, ceux-ci ont conclu que des problèmes se posaient (voir le

---

<sup><4></sup> Il s'agit d'une procédure consistant à remplir lentement une citerne d'eau tandis que l'inspecteur s'efforce de procéder à une visite de près des diverses structures internes de la citerne au moyen d'un radeau. Au fur et à mesure que le niveau de l'eau monte dans la citerne, l'inspecteur peut vérifier les structures internes de la partie supérieure de la citerne. Toutefois, pour des raisons pratiques, cette opération ne peut être menée que lorsque le navire est à flot.

paragraphe 4.4 ci-dessous) au sujet des mesures d'épaisseur et des remplacements d'acier effectués pendant cette période. Mais la réticence du Bureau Veritas à permettre aux experts de s'entretenir avec son personnel a empêché ces derniers d'aboutir à des conclusions détaillées sur les structures internes du navire pendant la période où il était classifié par cette société.

*Réparations à Bijela pendant l'été 1998*

- 4.3 Dans son rapport, le groupe d'experts a indiqué que la procédure de transfert de classe entre le Bureau Veritas et RINA avait été entamée par Panship en juin 1998. Ce transfert avait été prévu pour coïncider avec la visite spéciale quinquennale qui avait été effectuée de l'*Erika* à Bijela (Monténégro) pendant l'été 1998. À l'occasion de cette visite, des mesures d'épaisseur des structures internes de l'*Erika* ont été effectuées par un expert agréé par RINA.
- 4.4 Les experts ont relevé de nombreuses incohérences dans ce rapport sur les mesures d'épaisseur. Selon eux il comportait de nombreuses anomalies dont certaines étaient incompréhensibles et d'autres étaient inconcevables pour un navire de l'âge de l'*Erika*. Ils ont indiqué que les taux de corrosion calculés d'après les mesures des diverses structures internes étaient techniquement injustifiables. Ils ont conclu que le rapport sur les mesures d'épaisseur ne correspondait pas du tout à l'état réel de l'*Erika* et qu'il semblait s'agir d'un document de complaisance.
- 4.5 Dans son rapport la CPEM a déclaré que la quantité d'acier remplacé au cours des réparations effectuées à Bijela n'aurait été que de 100 tonnes. Dans le rapport de la MMA il était dit qu'au total 275 m<sup>2</sup> de bordé d'acier du pont principal avaient été remplacés. Il était noté dans ce même rapport que le bordé du pont avait été remplacé au droit de la citerne à ballast n° 2 à tribord par des plaques de 12 mm et non pas de 16 mm comme prévu sur les plans qui avaient été approuvés. D'après le rapport de la MMA, l'expert de RINA a confirmé que toutes les citernes ont fait l'objet d'essais hydrostatiques à la fin des réparations. Le rapport de Malte donne à entendre que d'autres méthodes d'essai non destructives, radiographie ou ultrasons par exemple, auraient dû être utilisées pour certains soudages.<sup><5></sup> Dans son rapport, la CPEM relève que certains panneaux du bordé de pont dont l'échantillonnage initial<sup><6></sup> était de 16 mm ont été remplacés par de nouveaux panneaux dont l'épaisseur ne dépassait pas 14 mm, voire 12 mm dans certains cas. Dans son rapport la CPEM a également noté des divergences entre les travaux indiqués sur les plans dressés par RINA et ceux figurant sur les plans et la facture du chantier naval. La Commission a estimé que cela n'était pas conforme au code des pratiques normales de réparation des navires.
- 4.6 Les experts ont calculé que, selon les règles de classification de RINA et compte tenu de l'état de l'*Erika* pendant l'été 1998, il aurait fallu remplacer au total 209 tonnes d'acier sur le navire pendant les réparations effectuées à Bijela. Or, les experts ont noté qu'en fait 34,5 tonnes seulement l'avaient été et que cette moindre quantité d'acier remplacé avait permis aux propriétaires d'économiser quelque US\$340 000 (£180 000) en réparations. Ils ont également conclu que les mesures indiquées dans le rapport sur les mesures d'épaisseur évoquées au paragraphe 4.3 avaient permis de remplacer une moindre quantité d'acier et donc de réduire le coût des réparations faites dans les structures internes de l'*Erika*.

*Inspection annuelle (août/novembre 1999)*

- 4.7 Il est indiqué dans le rapport de la MMA qu'en novembre 1999, une visite avait été effectuée par RINA à Augusta (Italie) afin de mener à bien la première inspection annuelle de la coque (après la visite spéciale de 1998) et que toutes les citernes à ballast avaient été examinées depuis l'intérieur. Il

---

<sup><5></sup> Le soudage est le processus consistant à assembler deux pièces distinctes d'acier, de fer ou d'un autre métal au chalumeau ou à l'arc électrique pour n'en faire qu'une seule pièce. La soudure est la matière au point de fusion entre les deux pièces.

<sup><6></sup> Dimensions des principaux éléments de la charpente, par exemple membrures et barrots. Un barrot est un élément de structure transversal qui soutient le bordé de pont.

est indiqué que l'inspecteur de RINA avait signalé que toutes les citernes à ballast avaient un revêtement dur, d'après lui en mauvais état, que les citernes à ballast n° 4 de bâbord et de tribord ainsi que la citerne de coqueron arrière étaient dans un état satisfaisant et qu'il avait constaté une corrosion générale dans la citerne de coqueron avant et une usure de la membrure longitudinale<sup><7></sup> de pont dans les citernes à ballast n° 2 à bâbord et à tribord. Il est dit dans le rapport de la MMA que RINA avait recommandé d'effectuer avant janvier 2000 au plus tard de nouvelles inspections et de nouvelles mesures d'épaisseur en les faisant suivre des réparations nécessaires.

- 4.8 Les experts ont indiqué que l'inspecteur de RINA qui avait procédé à cet examen annuel avait noté que diverses structures internes de l'*Erika* souffraient de corrosion; il avait plus particulièrement recommandé de procéder à des mesures d'épaisseur sur les structures internes dans les citernes à ballast n° 2 d'ici la fin de janvier 2000.
- 4.9 Ils ont également indiqué que le capitaine de l'*Erika* n'avait pas eu connaissance de cette recommandation et que le navire n'avait pas reçu copie du rapport d'inspection. Par ailleurs, les experts ont indiqué que malgré l'entérinement figurant dans le certificat de classification du navire qui permettait au navire de naviguer jusqu'au 31 janvier 2000, il n'y était pas fait état des défaillances techniques relevées au cours de la visite.

#### *Départ de Dunkerque*

- 4.10 Le 8 décembre 1999, l'*Erika* a embarqué une cargaison de 30 884 tonnes de fuel-oil à destination de Livourne (Italie). Selon les experts, la procédure de chargement comme l'état final du navire une fois chargé ne donnait lieu à aucune critique. Les experts ont toutefois relevé que le navire n'avait pas pris suffisamment de soutes à bord pour atteindre Gibraltar (qui est un port de soutage fréquemment utilisé sur cet itinéraire) en toute sécurité et que le navire aurait dû s'approvisionner en soutes en route avant d'atteindre Gibraltar pour assurer la sécurité du navire et de la cargaison.
- 4.11 Les experts ont indiqué que le niveau de contrainte hydrodynamique de l'*Erika* au départ de Dunkerque se situait dans des limites acceptables. Le rapport de la MMA fait ressortir que le navire présentait un effort tranchant<sup><8></sup> de 46 % du maximum acceptable et un moment de flexion<sup><9></sup> de 54 % du maximum acceptable et qu'il avait pris le large en assiette nulle avec un tirant d'eau de 10,55 mètres. Il était dit dans le rapport de la CPEM que les efforts tranchants et les moments de flexion se situaient dans des limites acceptables et que les premiers avaient été de 40 % du maximum acceptable et les seconds de 75 %.
- 4.12 Suite à l'analyse détaillée à laquelle ils avaient procédé, les experts ont conclu que les structures internes des citernes à ballast n° 2 avaient été corrodées bien au-delà des niveaux de corrosion acceptables selon les règles de la société de classification. Ils ont également confirmé que le niveau de corrosion indiqué était contradictoire avec le rapport sur les mesures d'épaisseur. Par ailleurs, les mesures prises sur les fragments de l'épave ont permis aux experts de déterminer que les structures internes des citernes à ballast n° 2 se trouvaient dans l'état suivant:

- 28 % à 40 % de corrosion du bordé du pont

---

<7> Il s'agit d'éléments de la structure d'un navire placés dans le sens de la longueur.

<8> L'effort tranchant peut être défini comme la somme algébrique des charges sur la gauche ou sur la droite d'un point d'une poutre (de sorte que l'ajout de cette force rétablisse l'équilibre vertical). Cette force tend à créer une déchirure verticale sur la poutre d'acier.

<9> Les moments de flexion peuvent se définir comme la somme des forces extérieures agissant sur un barrot. C'est une force qui tend à le plier en son point central.

- 55 % à 60 % de corrosion des lisses d'acier <sup><10></sup> qui n'avaient pas été remplacées lors des réparations effectuées à Bijela in en septembre 1998
- 39 % à 56 % de corrosion des tirants transversaux<sup><11></sup>
- 43 % à 71 % de corrosion des parties hautes des raidisseurs transversaux<sup><12></sup> et longitudinaux.<sup><13></sup>

4.13 De l'avis des experts, les niveaux de corrosion décelés existaient avant l'enquête de classification effectuée pendant l'été 1998 et n'ont pu apparaître entre ce moment et décembre 1999, date du sinistre. Les experts ont également confirmé que ce niveau de corrosion n'aurait pas pu se créer pendant la période qui a suivi le sinistre alors que les échantillons gisaient au fond avant d'être récupérés en septembre 2002.

## 5 Analyse effectuée par le groupe d'experts

5.1 Les experts ont souligné qu'il ne leur avait pas été possible de s'entretenir avec les représentants du siège de RINA et du Bureau Veritas, ni avec la personne qui avait procédé aux mesures d'épaisseur de l'*Erika* pendant les réparations à Bijela. Ils ont également indiqué qu'à l'exception de l'entretien qu'ils avaient eu avec le capitaine le 29 décembre 1999, ils n'avaient pas pu s'entretenir avec lui ni avec aucun autre membre important de l'équipage en Inde.

5.2 Les experts ont estimé que les structures internes de l'*Erika* avaient été conformes aux règles arrêtées en 1973 par Nippon Kaiji Kyokai, la société de classification qui avait suivi la construction du navire. Sur la base de la documentation fournie par RINA, ils ont confirmé que les structures internes du navire avaient été conformes aux règles de classification de cette société telles qu'elles étaient en vigueur en 1998. Mais ils ont conclu que d'après les mesures et les calculs effectués sur l'épave et sur les fragments d'acier récupérés sur l'épave, l'épaisseur des structures d'acier de l'*Erika* lorsque RINA a pris la relève était inférieure aux limites acceptables.

5.3 Les experts ont également conclu qu'à l'origine, la cause de la rupture n'avait pas été le flambement<sup><14></sup> du pont principal même s'il existait un fort niveau de corrosion sur le bordé du pont. Le processus qui a amené à la rupture de l'*Erika* a été résumé par les experts comme suit:

- Les structures internes qui supportaient le bordé de muraille à proximité de la citerne à ballast de tribord n° 2 et la cloison longitudinale<sup><15></sup> entre la citerne à cargaison centrale n° 3 et la citerne à ballast de tribord n° 2 qui avaient été sévèrement corrodées ont souffert de cassures. Les cassures sur le bordé de muraille se situaient au-dessous de la ligne de flottaison et ont permis à l'eau de mer de s'engouffrer dans la citerne à ballast de tribord n° 2. Cet envahissement s'est combiné avec l'écoulement de la cargaison entre la citerne centrale n° 3 et la citerne à ballast de tribord n° 2.

---

<10> Les lisses d'acier sont de longues poutres solides servant à soutenir le bâti lorsqu'une très grande force est nécessaire. Elles sont généralement disposées en largeur sous un pont pour soutenir les barrots de pont et le bordé du pont principal.

<11> Les tirants transversaux sont de lourds barrots de soutien placés en largeur pour donner de la force et unir des armatures longitudinales.

<12> Plaques d'acier placées à angle droit par rapport à la ligne centrale à l'avant et à l'arrière. Ces plaques sont installées à intervalles réguliers entre les compartiments.

<13> Plaques d'acier placées parallèlement à la ligne centrale à l'avant et à l'arrière à intervalles réguliers entre les compartiments.

<14> Processus qui amène la plaque d'acier à se plier vers l'intérieur ou l'extérieur en lui faisant perdre son alignement.

<15> Il s'agit de séparations verticales transversales ou longitudinales entre les citernes.

- L'inondation a entraîné la détérioration des structures internes dans la citerne à ballast de tribord n° 2 et notamment le détachement d'une section du bordé se trouvant à proximité de la citerne à ballast ce qui a provoqué une augmentation du volume d'eau envahissant la citerne et donc a contribué à ce que des contraintes hydrodynamiques excessives s'exercent sur le reste des structures internes de la citerne à ballast.
- Ces contraintes excessives, qui venaient s'ajouter aux moments de flexion créés par la houle, ont fait que l'*Erika* s'est plié vers l'extérieur, que le bordé du pont s'est déformé dans ce secteur et que le fond du navire s'est rompu ce qui a entraîné la séparation des sections avant et arrière.

- 5.4 La CPEM a estimé (document 92FUND/EXC.14/5/Add.1, paragraphe 6.5) que le dommage subi par la cloison longitudinale entre la citerne à ballast n° 2 à tribord et la citerne à cargaison centrale n° 3 avait entraîné l'affaiblissement d'une ou plusieurs porques<sup><16></sup> transversales dans la citerne à ballast n° 2 de tribord du fait que le bordé rattaché aux raidisseurs verticaux<sup><17></sup> n'était plus intact. Selon la CPEM, toutes les porques ont été touchées par cet affaiblissement et la muraille (au voisinage de la citerne à ballast n° 2 de tribord) s'est fissurée au droit fil de la porque affaiblie, scénario qui correspond aux observations faites à bord. Le rapport indique que les porques transversales ont progressivement perdu leur rigidité et ont commencé à se déformer, amenant le bordé de muraille à devenir plus souple dans le sens transversal. Il est également indiqué que les structures internes de la citerne à ballast n° 2 de tribord se sont progressivement écartées, que la citerne a été de plus en plus ouverte à la mer et que, par la suite, le bordé de muraille s'est séparé du reste de la structure interne en se brisant au moins en deux. Il est indiqué que dès que la citerne n° 2 de tribord s'est trouvée pleinement ouverte à la mer, la perte de flottabilité a conduit à un fort accroissement du moment de flexion longitudinal. D'après le rapport de la CPEM, l'apparence du bordé sur les deux parties de l'épave donnait à penser que le fond du navire s'était rompu sous l'effet de l'effort de traction.
- 5.5 Dans son rapport, la MMA a conclu (document 92FUND/EXC.14/5/Add.1, paragraphe 6.3) que, selon toute probabilité, l'envahissement initial de la citerne à ballast n° 2 à tribord s'explique par la rupture du bordé du navire au-dessus de la ligne de flottaison moyenne dans la partie avant de la citerne. Ce rapport conclut aussi que, selon les observations des membres de l'équipage, la cloison longitudinale située entre la citerne à ballast n° 2 à tribord et la citerne à cargaison centrale n° 3 aurait dû rester en place pendant les étapes initiales du sinistre. La MMA a également conclu que le transfert du contenu entre les deux citernes s'est effectué par une petite ouverture située en dessous de la surface des hydrocarbures dans la citerne à cargaison centrale n° 3 ou par une ouverture plus grande située en un certain point proche du plafond de la citerne.
- 5.6 En se fondant sur leurs calculs et leur analyse, les experts judiciaires ont estimé que le scénario de rupture présenté dans le rapport de la MMA était peu vraisemblable.
- 5.7 Ils ont exprimé l'opinion que le capitaine et l'équipage avaient fait face à cette situation avec professionnalisme et que même si le capitaine avait pu comprendre pleinement la situation qui s'était créée, cela n'aurait eu aucun effet sur le déroulement des événements qui ont abouti à la perte du navire. Ils ont également noté que pendant le déroulement du sinistre, le capitaine avait respecté le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures à deux exceptions près, d'une part il n'a pas informé les autorités françaises que des hydrocarbures s'échappaient de l'*Erika* et d'autre part il n'a pas pris contact avec le conseiller technique de RINA.

---

<16> Il s'agit de la section plane la plus large d'un barrot ou d'une armature.

<17> Les raidisseurs verticaux sont des éléments de la charpente ayant la forme de cornières, de poutres en T, de rainures etc. servant à renforcer le bordé de muraille et les cloisons pour assurer leur rigidité.



- 5.8 En ce qui concerne Total, les experts ont été d'avis que ni au moment de l'affrètement ni pendant l'inspection de contrôle il n'avait été possible à Total de déceler l'état de corrosion des structures internes de l'*Erika*.
- 5.9 Les experts ont également déclaré que Panship en sa qualité de gestionnaire technique de l'*Erika*, qui avait arrêté et supervisé les réparations effectuées pendant l'été 1998, aura eu connaissance de la détérioration des structures internes relevées dans leur rapport. RINA, en tant que société de classification, aura également eu connaissance de cette détérioration dans la mesure où elle avait eu la responsabilité du contrôle des travaux, lesquels avaient été menés conformément à ses règles de classification. Par ailleurs les experts ont laissé entendre que RINA n'avait pas suivi les procédures normales pour la délivrance des certificats de classification à l'occasion de la visite annuelle effectuée en août/novembre 1999 (voir le paragraphe 4.8 ci-dessus).
- 5.10 Les experts ont également conclu que les parties qui ont réagi au sinistre n'avaient pas été en mesure d'influer sur le sort de l'*Erika*. Selon eux, compte tenu de l'état de ses structures internes lorsqu'il a quitté Dunkerque, l'*Erika* était condamné à se briser étant donné le mauvais temps qui sévissait à l'époque des faits.

## **6 Actions récursoires engagées par le Fonds de 1992**

- 6.1 Il avait été reconnu que tant que l'enquête sur la cause du sinistre n'avait pas été menée à son terme, le Fonds de 1992 ne serait pas en mesure de décider de manière définitive s'il devait engager des actions récursoires pour récupérer les sommes versées à titre d'indemnisation et, au cas où il prendrait cette décision, contre quelles parties le faire; le Comité exécutif a néanmoins étudié en octobre 2002 la question de savoir si le Fonds devait prendre les mesures qui se révéleraient nécessaires pour empêcher que ses droits ne soient frappés de prescription (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphes 3.4.23 et 3.4.24).
- 6.2 Le Comité a rappelé que les FIPOL appliquaient, en matière d'action récursoire, la politique arrêtée par les organes directeurs, qui pourrait se résumer comme suit:

Les FIPOL ont pour politique d'engager une action récursoire chaque fois qu'il y a lieu. Les Fonds doivent dans chaque cas étudier la possibilité de recouvrer les sommes qu'ils ont versées aux victimes auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie, en application du droit national. Si des questions de principe sont en cause, le problème du coût ne doit pas être le facteur décisif pour les FIPOL au moment de décider d'engager ou non une action en justice. La décision des Fonds quant à l'opportunité de s'engager dans cette voie doit être prise au cas par cas, compte tenu des chances de succès envisageables dans le cadre du régime juridique concerné.

- 6.3 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et d'entamer, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de prescription de trois ans, des actions récursoires contre les parties ci-après:

Tevere Shipping Co Ltd (propriétaire immatriculé de l'*Erika*)  
Steamship Mutual (assureur P & I de l'*Erika*)  
Panship Management and Services Srl (exploitant de l'*Erika*)  
Selmont International Inc (armateur-affréteur de l'*Erika*)  
Total Fina Elf SA (société de holding)  
Total Raffinage Distribution SA (chargeur)  
Total International Ltd (vendeur de la cargaison)  
Total Transport Corporation (affréteur au voyage de l'*Erika*)  
RINA Spa/Registro Italiano Navale (société de classification)

Le 11 décembre 2002, le Fonds de 1992 a engagé des actions devant le tribunal de grande instance de Lorient contre les parties énumérées ci-dessus.

- 6.4 À l'issue de la session d'octobre 2002 du Comité, l'Administrateur a appris que la société de classification, Bureau Veritas, avait inspecté l'*Erika* avant que la classe ne soit transférée à RINA. Il a décidé que le Fonds de 1992 devait entamer une action récursoire, à titre conservatoire, contre le Bureau Veritas, action qui a également été engagée devant le tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002
- 6.5 Comme indiqué au paragraphe 1.3 ci-dessus, des poursuites ont été engagées au pénal entre autres contre le directeur adjoint de CROSS et trois officiers de la Marine française. Si leur culpabilité était établie, le Fonds de 1992 pourrait être fondé à entamer une action récursoire contre l'État français, mais le Fonds n'est pas à même de décider s'il est fondé à entreprendre une telle action tant que le procès au pénal n'aura pas eu lieu.
- 6.6 En droit français, le délai de prescription en matière commerciale - sous réserve de nombreuses exceptions - est généralement de 10 ans. Pour les questions engageant la responsabilité d'organes publics, il y a lieu, afin d'éviter que les droits à une indemnisation ne soient frappés de prescription, de notifier toute demande d'indemnisation à l'Administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant l'évènement à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire dans le cas du sinistre de l'*Erika* le 31 décembre 2003 au plus tard. Le Fonds de 1992 a effectué ladite notification en décembre 2003 et l'État français a accepté que, du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

## **7 Examen effectué par l'Administrateur**

- 7.1 Compte tenu des trois rapports et plus particulièrement du rapport du groupe d'experts créé par le tribunal de commerce de Dunkerque, il semblerait que le Fonds de 1992 soit fondé à poursuivre les actions récursoires qu'il a engagées en 2002 contre certaines des parties visées aux paragraphes 6.3 et 6.4, mais cela ne semble pas être le cas pour les actions récursoires engagées contre d'autres parties.
- 7.2 Toutefois, au cours de la procédure pénale évoquée au paragraphe 1.5 ci-dessus, de nouvelles preuves peuvent être mises au jour qui pourraient être importantes pour le Fonds au moment de prendre une décision en matière d'actions récursoires. Aussi l'Administrateur propose-t-il au Comité exécutif de différer sa décision concernant la poursuite des actions récursoires contre la totalité ou quelques-unes des parties visées aux paragraphes 6.3, 6.4 et 6.5.

## **8 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre:**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;
- b) étudier la proposition de l'Administrateur tendant à ce que le Comité attende que la procédure pénale ait été achevée pour décider s'il y a lieu de poursuivre les actions récursoires engagées contre les parties visées aux paragraphes 6.3, 6.4 et 6.5;
- c) donner à l'Administrateur, en ce qui concerne les questions traitées dans le présent document, les autres instructions qu'il estimera appropriées.

ANNEXE

